



Ju 88 über England
Warum sie der große
Trumpf in der
Battle of Britain war

Heinkel He 114
War der geschmähte
Seeaufklärer besser
als sein Ruf?



EUR 6,90
August 2023
A: EUR 7,60
CH: CHF 12,20
BeNeLux: EUR 8,20
I: EUR 9,50
DK: DKK 74,95

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Antimer

Gotha P-60



Der Nurflügler, der
1946 den Himmel beherrschen sollte



Jäger des KG 40

Kaum bekannt: Die spektakulären Einsätze
des Jagdfliegers Albrecht Bellstedt



Fotos der Bergung



Absturz kurz vor Kriegsende
Das Rätsel hinter einem Bf-109-Wrack

IM FOKUS

Kawasaki Ki 61:
So viel deutsche Technologie
steckte tatsächlich in Japans
neuem Top-Jäger



ANGEBOT zum ABHEBEN



2 für
 nur
€ 7,90

statt € 13,80* bei Einzelkauf

- ✓ Sie sparen fast 43% gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause

Bei uns finden Sie packende Reportagen über die Geschichte der Fliegerei, Biografien, Porträts der wichtigsten Luftfahrzeuge aus allen Epochen sowie Berichte über Wrackbergungen, Restaurierungen, Nachbauprojekte, Pioniere der Luftfahrt, Flugshows sowie Reportagen zu historischen flugfähigen Zivil- und Militärflugzeugen.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *Flugzeug Classic* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 6,65* (Jahrespreis: € 79,80*) pro Heft monatlich frei Haus. Ich kann das Abo jederzeit kündigen.

* Preis am Kiosk

Online bestellen unter
www.flugzeugclassic.de/abo



Deutsche »Ufos« und japanische »Schwalben«

Zu den kuriosesten Massenphänomenen unserer Zeit gehört der Glaube an Außerirdische, die in schöner Regelmäßigkeit die Erde besuchen und dabei ebenso regelmäßig abstürzen, wie etwa 1947 bei Roswell in den USA. Ich finde es erstaunlich, dass den Ufo-Jüngern der offenkundige Widerspruch anscheinend gar nicht auffällt: Diese mutmaßlichen Außerirdischen fliegen Lichtjahre durchs All, überwinden dabei größte technische Schwierigkeiten, nur um gleich darauf auf der Erde bei aller schönstem Wetter abzustürzen, ganz so, als hätten die Aliens noch nie etwas von Abstands-Tempomaten und GPS gehört. Die Erklärung, zumindest was Roswell angeht, ist denkbar einfach: Vermutlich ist dort ein Experimental-Flugkörper der US-Armee abgestürzt.

Das Ende des Zweiten Weltkriegs verhinderte, dass es auch in Deutschland zahlreiche »Ufo-Sichtungen« gab. So waren die Jet-Entwürfe der letzten Kriegsmonate

spektakulär. Sie wirkten nicht nur modern, sondern überaus futuristisch. Ein gutes Beispiel ist die P-60 aus dem Hause Gotha. Ein geplanter Nurflügler, der von fiktiven Raumgleitern à la Star Wars kaum zu unterscheiden ist. Andreas Metzmacher beschreibt, wie dieses ungewöhnliche Projekt zustande kam und was das Flugzeug geleistet hätte, wenn es jemals flügte geworden wäre.

Zurück zu den irdischen Luftfahrzeugen. Japans Jagdflugzeug-Philosophie kannte lange nur ein Prinzip: Wendigkeit über alles! Doch angesichts der immer besser bewaffneten und gepanzerten Maschinen der Alliierten stieß dieses Konzept bald an seine Grenzen. Was Japan sodann vollzog, war eine kleine Revolution: die Kawasaki Ki-61. In unserem Fokusbeitrag erzählen wir die ganze Geschichte dieses außergewöhnlichen Jägers.

Ihr Markus Wunderlich



Foto Comme des Images

Markus Wunderlich
Chefredakteur



Die futuristisch anmutende Gotha P-60 kam zu spät, um das Projektstadium zu verlassen. Heute steht ein Replikat im Museum

Foto Andreas Metzmacher

14

PORTRÄT

Duell über der Biskaya

Albrecht Bellstedt gehörte während des Zweiten Weltkriegs zu den erfolgreichsten Piloten im Cockpit einer Ju 88. Doch als Jagdflieger verließ ihn das Glück



32



Die Ki 61-I Kô verwechselten alliierte Piloten gerne mit der Bf 109

52



Die He 114 V2 war eine elegante Konstruktion, doch weniger stilvoll waren ihre Flugeigenschaften ...

ZEITGESCHICHTE **TITELTHEMA**

Albrecht Bellstedt

14 Für das KG 40 auf der Jagd

Die französische Küste war 1943 und 1944 sein Einsatzgebiet. Trotz vieler Auszeichnungen blieb dem Bomberpiloten der spätere Ruhm versagt

TECHNIK **TITELTHEMA**

Gotha P-60

24 Die verspätete Vielseitige

Die Gothaer Waggonfabrik präsentierte dem RLM gegen Kriegsende den Entwurf eines neuen Nurflüglers: Die Gotha P-60 war als Jäger, Bomber und Aufklärer zugleich gedacht

FOKUS **TITELTHEMA**

Kawasaki Ki 61

32 Japans Bf 109

Mit der Ki 61 besaß die japanische Luftwaffe einen Jäger, der den modernen Maschinen der Alliierten Paroli bieten konnte. Doch Probleme erschwerten ihren Einsatz

TECHNIK **TITELTHEMA**

Heinkel He 114

52 Solider Anderthalbdecker

Heinkels Neuentwicklung sollte eigentlich das bewährte Muster He 60 in den Seeaufklärer-Verbänden ersetzen. Doch das Schwimmerflugzeug hatte seine Tücken



58

Die Ju 88 sollte die Briten in die Knie zwingen – doch der siegesgewohnte Bomber geriet an seine Grenzen



70

Die Überreste einer Bf 109. Forscher rekonstruierten den schicksalhaften letzten Flug des Jägers



66

Der Pilot Ernst Clausnitzer musste im Ersten Weltkrieg diesen Albatros D.V der Entente überlassen



76

Kaum zu glauben: Diese B-17 aus der arktischen Eiswüste Grönlands ist heute im Museum zu bestaunen

ZEITGESCHICHTE **TITELTHEMA**

Ju 88

58 Luftschlacht um England

Bei den Kämpfen über der britischen Hauptinsel 1940 spielte die Ju 88 eine Hauptrolle

ZEITGESCHICHTE

Albatros D.V

66 Beute der Briten

Im Sommer 1917 fiel einer der ersten Albatros D.V in die Hände des Gegners – der ihn ausgiebig studierte

OLDTIMER **TITELTHEMA**

Schicksalsfund

70 Die Sensation vom Kyffhäuser

Das Team der IG Vermisstensuche Thüringen entdeckte das Wrack einer zu Kriegsende abgestürzten Bf 109

OLDTIMER

Bergung in der Eiswüste

76 Flying Fortress tiefgefroren

US-Archive gaben atemberaubende Fotos einer vor 80 Jahren in Grönland notgelandeten Boeing B-17E frei

Flugzeuge in dieser Ausgabe			
Albatros D.V.	66	Horten Ho229	29
Boeing B17 Flying Fortress	76	Junkers Ju 52	11
Boeing B337	75	Junkers Ju 88	58
Douglas DC-3	16	Kawasaki Ki 61	32
Consolidated PBY »Catalina«	13	Kawasaki Ki 100	46
»Farman III«	68	Messerschmitt Bf 109	73
Focke Wulf Fw 190	75	Messerschmitt Me163 Komet	10
Gotha P-60	24	North American P-25J Mitchell	12
Hawker Hurricane XII	6	North American P-51 Mustang	4
Heinkel He 114	52	North American T-6	9
Heinkel He 162 »Volksjäger«	13	XNBL-1 Barling Bomber	12

RUBRIKEN

- 3 Editorial
- 6 Bild des Monats
- 8 Panorama
- 48 Termine / Bücher / Briefe
- 69 Unterhaltung
- 75 Background
- 82 Vorschau / Impressum

Titelseite: Das Aufeinandertreffen von Albrecht Bellstedt in seiner Ju 88 und der von Portugal kommenden DC-3



Titelbild
 Ju 88: Slg. H. Lorenz
 He 114: Slg. H. Ringlstetter
 Gotha P-60: H. Ringlstetter
 Illustration: A. Polychronis
 Bellstedt: Slg. C. Goss
 Bergung: A. Metzmacher
 Ki 61: Slg. W. Mühlbauer



Zu Ehren eines Fliegerasses

Der kanadische Pilot Willie McKnight war während des Zweiten Weltkrieges Kanadas fünftbestes Fliegerass. Durch seine Erfolge sicherte er sich hohe Auszeichnungen. Man schrieb ihm 17 Siege sowie zwei geteilte und drei unbestätigte Abschüsse zu. Jedoch diente er nur eine kurze Zeit bei der Royal Air Force, denn am 12. Januar 1941 brach McKnight zu einem Einsatz auf. In dessen Verlauf schoss ihn die Flak an der französischen Küste oder eine Bf 109 über Calais ab. William McKnight überlebte den Abschuss nicht.

So war für Vintage Wings of Canada (VWoC) klar, dass ihre 2006 erworbene Hawker Hurricane XII, RCAF 5447, die Lackierung von McKnights Hurricane Mk.I tragen sollte. Bevor die VWoC die Maschine restaurierte, kaufte sie der kanadische Pilot und Farmer Harry Whereatt. Whereatt arbeitete jahrzehntelang an diesem Flugzeug und flog es bis 2001 dreimal, bis er es 2006 an VWoC verkaufte.

Text und Bild Dave McDonald



■ VERBORGENE BF 109

Malta Me

Das Malta Aviation Museum nahm Ende Februar ein besonderes Schmuckstück in Empfang – das Wrack einer Bf 109F-4/Z. Wegen seines erstaunlich guten Erhaltungszustands soll es unverändert ausgestellt werden.

Ausgerechnet bei einer privaten Grabung auf einem Wohngrundstück fand man die Reste der Me. Nachdem die dortigen Behörden die Bergung genehmigt hatten, begann ein Museumsteam damit, nach weiteren Fundstücken zu suchen. Was sie dabei entdeckten, hat vermutlich niemand der Beteiligten erwartet. So fanden sich Überreste mehrerer Flugzeugtypen. Diese waren offensichtlich in einer Art Müllgrube entsorgt worden.

Mit dem Fund des Höhenleitwerks einer Bf 109 begann eine Reihe von aufregenden Tagen. Weitere Grabungen brachten eine Flügelwurzel mit der W.Nr. 8668 ans Licht. Erst als das Grabungsteam Tragriemen an einem Hebepunkt anbrachte, konnte die gesamte Tragfläche aus einer Tiefe von

zwei Metern an die Oberfläche geholt werden. Dadurch stellte sich bald heraus, dass noch mehr Teile der Maschine in der Erde Maltas lagen. Als Nächstes erblickte der Rumpf wieder das Tageslicht, wenn auch in drei Teile zerschnitten – wohl, um die Entsorgung zu erleichtern. Schon während des Krieges sicherten sich Souvenirjäger einige »Schnäppchen«.

Die Identifikation des Piloten stellte mit der Werknummer kein Problem mehr dar. Nach den Aufzeichnungen schoss die alliierte Flak Unteroffizier Hans Pilz von der 5./JG3 am 1. April 1942 ab. Als letzte Meldung von Pilz ging ein Funkpruch ein, in dem er angab, dass ihn ein britischer Jäger im Tiefflug über Valletta verfolgte. Kurz darauf setzte er seine beschädigte Maschine auf ein Weizenfeld bei Rahal Gdid (Paola). Die Me kam kopfüber an einer Steinmauer zum Stehen und Einwohner befreiten den eingeklemmten Piloten, der in alliierte Kriegsgefangenschaft ging. ■ Dave McDonald

Ähnliche Maschine: eine Bf 109 F-4/B der 10. (Jabo)/JG 53, stationiert auf Sizilien 1942, als die Einheit gegen Malta eingesetzt war

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus



Zerschnitten, aber in recht gutem Zustand konnte man die Teile der Bf 109 bergen

Fotos MAM





Sie soll bald wieder in neuem, altem Glanz erstrahlen: die B-17 »The Swoose«

Fotos RAF Museum, NMUSAF



■ T-6 BEI DEN EIDGENOSSEN

Wieder in der Luft

Am 5. April 2023 war der Flugplatz Grenchen im Westen des schweizerischen Kantons Solothurn der Schauplatz eines besonderen Erstflugs. Diesen unternahm die T-6J/MK 4 »HB-RWM« und am Knüppel saß ihr Eigner Michael Weber.

Die Maschine lief am 18. Dezember 1953 bei »Canadian Car & Foundry« in Fort William in Kanada vom Band. Mit der Seriennummer 52-8577 gehört sie zu einem Los von 285 Flugzeugen, die von der USAF im Rahmen des »MDAP« (Mutual Defense Assistance Program) geordert worden waren.

Bis April 1954 blieb die »Harvard« genannte Maschine auf der Hill Air Force Base in Utah, bevor das US-Militär sie nach Deutschland verschiffte. Die USAF übergab die T-6 am 24. September 1956 in einer Zeremonie offiziell der Deutschen Luftwaffe. Im Besitz der Bundeswehr erhielt sie sofort den Anstrich deutscher Schulungsmaschinen.

Laut einigen Quellen trug sie nach der Übergabe das Kennzeichen »AA+065« und flog in Landsberg, von wo sie 1962 mit dem neuen Call Sign »BF-065« nach Kaufbeuren umzog. Im Juli 1964 erwarb die Forca Aerea Portuguesa (Portugiesische Luftwaffe) die »Harvard« und dort flog sie mit dem militärischen Kennzeichen FAP »1762«.

Nach nur einem Jahr ging es 1965 von der iberischen Halbinsel nach Mosambik zur Maputo Air Force Base. Dort machte die Maschine im September 1981 nach 2.300 Flugstunden ihren vorerst letzten Flug.

Nach Jahren, in denen das Flugzeug unter freiem Himmel außerhalb des Flugplatzes in Maputo lagerte, kauften Brian Zeederburg und Ian Popplewell 1988 die mittlerweile schwer gealterte Zelle. Ihre neuen Eigentümer brachten die »Harvard« auf den Flugplatz Syferfontein bei Johannesburg, wo sie der Geschäftsmann Mac Kuster übernahm.

Kuster verkaufte die T-6 1996, die der neue Besitzer daraufhin von Grund auf restaurieren ließ. Zu Ehren der Ehefrau des neuen Eigners erhielt sie den Namen »Vicki Jean« und das Kennzeichen »ZU-SAF«.

Vor einigen Monaten erwarb der schweizerische Sammler Michael Weber die »Vicki Jean« und ließ sie in die Schweiz transportieren. Drei Monate dauerte es, um die Maschine gemäß den Vorschriften der Schweiz herzurichten. Erst dann konnte Weber sie erstmals fliegen. Der Anstrich entspricht dem USAF-Schema vor dem Export nach Europa im Jahre 1954. ■

Eric Janssonne

■ B-17 FLYING FORTRESS

Bomber-Taxi

Im National Museum of the USAF, Dayton/Ohio, macht man sich wieder an die Arbeit an der ältesten erhaltenen B-17 Flying Fortress und weltweit einzigen D-Variante. Die 2008 nach Dayton verkaufte Maschine wird dort in den Zustand als Transportflugzeug versetzt werden. Dabei will man originale Teile und Markierungen sowie Komponenten aus dem Besitz des NMUSAF verwenden.

Einige Bereiche der Zelle müssen aus Festigkeitsgründen instand gesetzt werden. An anderer Stelle will man sie jedoch im Originalzustand konservieren. Dadurch, dass man Restaurierung und Konservierung verbindet, sollen so viele von den ursprünglichen Markierungen wie möglich erhalten bleiben.

Den Beteiligten zufolge werden die Arbeiten nicht vor 2030 abgeschlossen sein. Mit ihrem ersten Namen »Ole Betsy« nahm 40-3097 an mehreren Bombeneinsätzen auf den Philippinen und Java teil. Später erhielt sie den Namen »The Swoose« und diente von Australien aus eine Zeit lang als persönliche Maschine des Kommandeurs der Allied Air Forces Southwest Pacific, Lieutenant General George Brett. 2008 kam sie nach längerer Einlagerung im Smithsonian Museum nach Dayton. ■

Dave McDonald

Die »HB-RWM« am 6. April 2023 auf dem Flugplatz Grenchen

Fotos Nils Wälti via Michael Weber





■ NEUE ALTE FARBEN

Komet komplett

Die Me163B-1a Komet, W.Nr. 191907, des Australian War Memorial ist, nachdem man sie konservierte und neu lackierte, wieder für den Einsatz als Ausstellungsstück bereit. Sobald die Aufhängungsbeschläge fertig sind, kommt sie an die Decke der neuen ANZAC War Memorial Galleries.

Für den Konservator Kim Wood ist wichtig, dass die Me so lange wie möglich erhalten bleibt. Daher musste der Autospachtel, mit dem sie seinerzeit behandelt worden war, entfernt werden. Die Farbe, die man schon mit dem Fingernagel abkratzen konnte, entfernte Woods Team ebenfalls und ersetzte sie durch eine komplett neue Lackierung. 1976 wurde der gesamte Rumpf entlackt, deswegen schien es, als gäbe es keine Originalfarbe mehr auf dieser Komet. Je weiter sich die Konservatoren jedoch durch die vielen Farb- und Spachtelschichten vorarbeiteten, desto deutlicher wurde, dass das nicht der Fall war. So fand Woods originale Farbreste aus der Zeit, als die Maschine der II./JG 400 in Husum angehörte. Dieses Farbschema wurde restauriert, weswegen die Komet ihrem äußerlichen Originalzustand aus der Kriegszeit sehr ähnlich sein dürfte.

Auch zwei weitere Objekte aus dem Dritten Reich, die V2-Rakete und ihr Meillerwagen, können die Memorial Galleries vermutlich ab Winter 2025 wieder zeigen. Aufgrund des schlechten Zustands demontierte man die Rakete in ihre Einzelteile. Danach behandelten die Konservatoren diverse Korrosionsstellen im Mittel- und Leitwerksabschnitt. Der Antrieb, die Treibstofftanks und die Steuerung sowie die inneren Systemkomponenten und der Sprengkopf verlangten ebenfalls danach, konserviert zu werden. Einige Teile fehlten, sodass Stringer, Spantsektionen, Spantbolzen, Treib-

stofftank-Distanzstücke sowie verschiedene Kleinteile wie der Zündkopf und die Antennen an den Steuerflächen neu angefertigt werden mussten. Abschließend erhielt die Rakete einen grünen Anstrich nach originalen Farbresten.

Der Meillerwagen benötigte vermutlich die umfangreichsten Reparaturen, eine Korrosionsstabilisierung und Wartung am hinteren Fahrgestell (das jetzt funktioniert). Die Bodenplatten der Abschussschiene und der Verbindungsbeschlag zwischen Rakete und Sprengkopf mussten neu angefertigt werden und beide sind jetzt funktionsbereit. ■

Dave McDonald

Die Me 163B-1a in der Montagehalle. Die Lackierung ließ sich dank originaler Farbreste rekonstruieren

Fotos AWM



Alt trifft neu: Teile der V2 und ihrem Meillerwagen, deren Zustand schlecht war, musste man neu anfertigen